

# 朝霞市無電柱化推進計画

## はじめに

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけではなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなり、地震などの災害時には、電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来すなど、種々の危険がある。しかし我が国の無電柱化率は、欧米の主要都市やアジア各国の都市と比較して極めて低い状況にある。

このような現状に鑑み、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的として、無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）が平成28年に成立、施行された。

国では、平成30年4月に、無電柱化法第7条第1項の規定により無電柱化推進計画を策定し、埼玉県は、平成31年3月に埼玉県無電柱化推進計画を策定した。

市町村は、無電柱化法第8条第2項の規定において、国の策定する無電柱化推進計画及び都道府県無電柱化推進計画を基本として、無電柱化の推進に関する施策についての計画である無電柱化推進計画の策定を努力義務として規定している。

令和元年9月には、関東地方から東北地方へ縦断した台風15号において、千葉県内では約2,000本（推計）の電柱が倒木や建物倒壊、飛来物、土砂崩れ等により損傷し、長期的な停電や通信機能障害、災害復旧活動の遅れなど甚大な被害をもたらした。

このような国、県の動向や大規模災害への対応を踏まえ、本計画は、本市における無電柱化推進計画として、今後の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めるものである。

## 1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### (1) 朝霞市における無電柱化の現状と課題

本市における無電柱化は、関係者の協力の下、電線共同溝の整備を朝霞駅東口、南口及び北朝霞駅東口の駅前広場と接道する道路について地中化されている状況にある。

一方、市内には国道、県道及び市道において、緊急輸送道路が約28kmあるものの、無電柱化が整備されていない。また、市の中心市街地を構成する朝霞駅東口、南口や乗降客数が16万人/日を超える北朝霞駅東口以外において、電柱・電線が歴史的な景観の風情を損ねている他、電柱が災害時における道路閉塞の要因となることや歩行空間の安全かつ円滑な交通の確保を妨げている。

さらには、無電柱化の整備には、膨大な費用負担と整備に要する期間が長期になることなどの課題もあることから、整備が進められない状況にある。

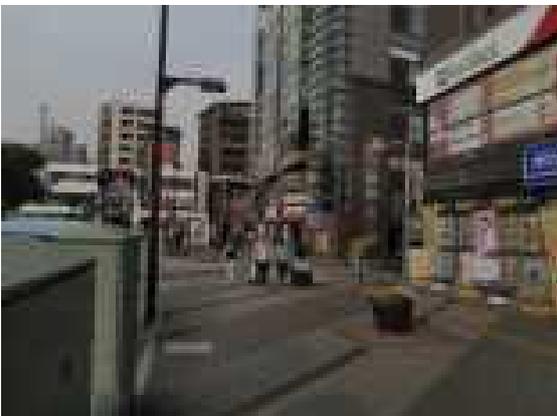
#### ■無電柱化されている道路



朝霞駅東口駅前（市道 813 号線）30m



朝霞駅南口（市道 7 号線）55m



北朝霞駅東口駅前（市道 2167 号線）18m

## (2) 今後の無電柱化の取り組み姿勢

これまでの無電柱化は、沿道の需要密度の高い朝霞駅東口、南口及び北朝霞駅東口を中心に面的整備と併せ進めてきたが、今後は、防災、安全で円滑な交通空間の確保、良好な景観の形成等の観点から、無電柱化の必要な道路において推進していく必要がある。

なお、電線類などのライフラインを地中化したため、大規模地震等によりライフラインが損傷した場合などの際、復旧に時間を要す結果となることもあることから、無電柱化を検討する際には、十分検証を行う必要がある。



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/photo/chi\\_04.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/photo/chi_04.html)

「無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛情を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行わなければならない。(無電柱化法第2条)」の理念の下、市民と関係者の理解、協力を得て、無電柱化により本市の魅力あふれる美しいまちなみを取り戻し、安全・安心な暮らしを確保し、本市の将来像である「私が暮らしたいまち 朝霞」の実現のため無電柱化を推進することとする。

### (3) 無電柱化の対象道路

無電柱化には多額の費用を要するとともに、工事や地上機器の設置場所等について、沿道住民等の合意形成が重要である。このため、以下の道路について優先的に無電柱化を推進する道路として、取り組みを進める。

なお、市が管理しない国道及び県道については、当該道路管理者に無電柱化を推進するよう要請する。

#### ① 防災力の強化

災害時における道路ネットワークを強化するため、国が指定する「重要物流道路」のアクセス路を代替・補完する道路や緊急輸送道路について無電柱化を推進する。

災害発生時に迅速な救急・復旧活動を実施するため、朝霞市地域防災計画に位置付けている、防災拠点施設や災害拠点病院などへアクセスする主要な道路の無電柱化を推進する。

#### ② 安全で円滑な交通空間の確保

朝霞駅、北朝霞駅及び朝霞台駅等の交通結節点において、バリアフリー化等に合わせて無電柱化を検討する。また、通学路において、地域住民等関係者の合意が得られた区間から、無電柱化を検討する。

#### ③ 景観形成や観光振興の向上

朝霞市景観計画に位置付けられる景観づくり重点地区内を代表する道路や本市の景観づくりに重要な役割を果たす景観重要公共施設及び景観重要建造物などの回遊性を考慮した道路ネットワークとなる道路について、無電柱化を検討する。

#### ④ 道路事業等に合わせた無電柱化

上記の他、道路事業や面整備事業の道路事業(道路の維持に関するものを除く。)や市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される際に、電線管理者と無電柱化に向けた協議を行う。また、大規模な開発事業等が実施される際には、開発者の理解と協力が得られるよう、無電柱化について要請する。

市は、無電柱化を実施しやすいよう施工時期等の調整が適切に実施されるよう協力する。

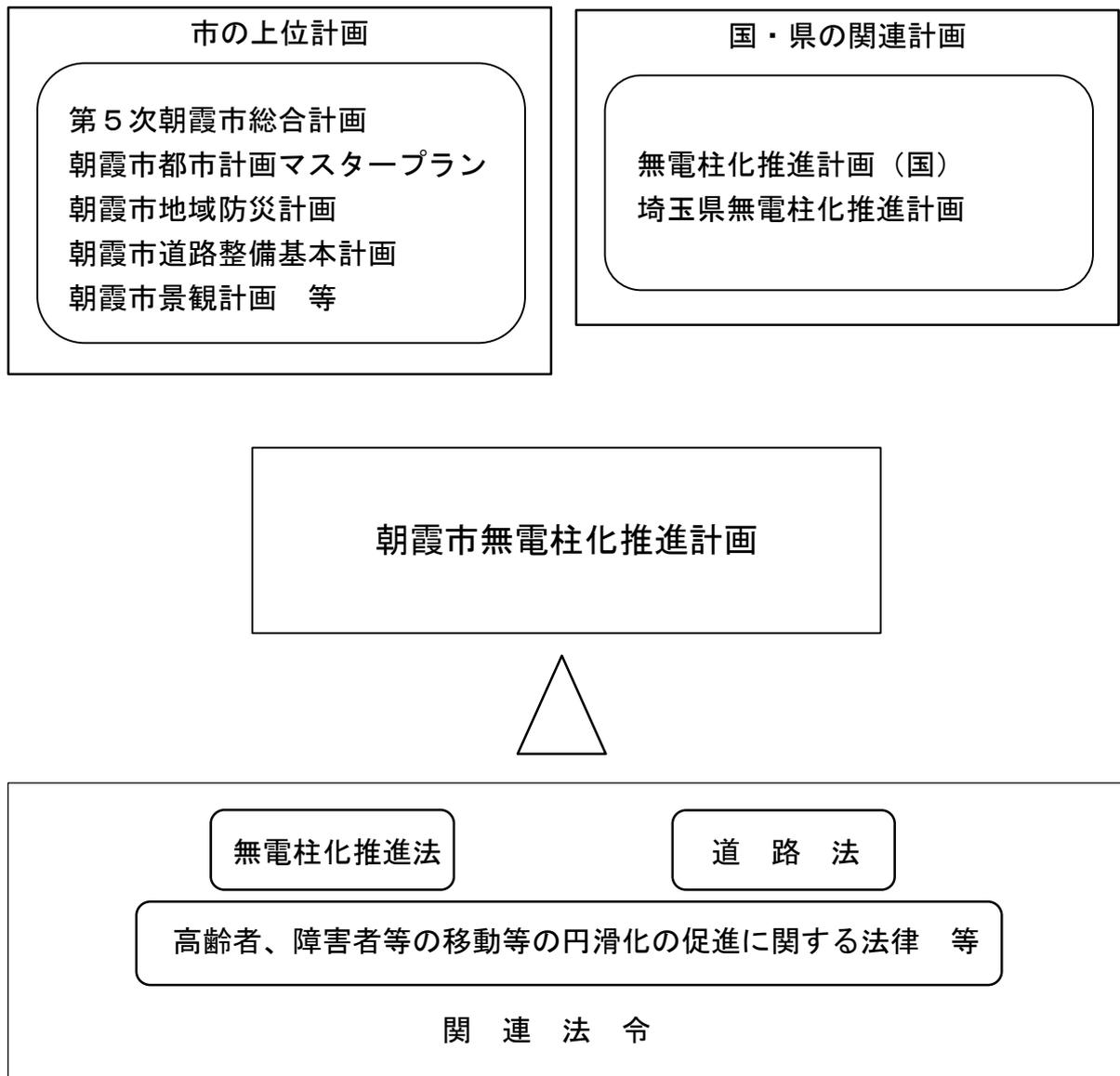
## 2 無電柱化推進計画の期間

本計画の期間は、令和2年度から令和10年度までとし、計画期間内に情勢の変化等が生じた場合には、必要に応じ計画の見直しを行う。

## 3 計画の位置づけ

本計画は第5次朝霞市総合計画や都市計画マスタープラン等を踏まえて策定するもので、本市の無電柱化の推進に関する計画である。

なお、本計画に基づく無電柱化の関係法令には、無電柱化推進法、道路法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等がある。



#### 4 無電柱化の推進に関する目標

重要物流道路を代替・補完する道路として国土交通省の指定を受けた、県道新座和光線から朝霞市役所までの区間を最優先道路と位置づけ無電柱化の実現に向けた整備方法等の検討を行う。

このほか、緊急輸送道路についても財政状況を踏まえつつ無電柱化の検討を行う。



市道2号線（城山通り）



市道7号線（観音通線）

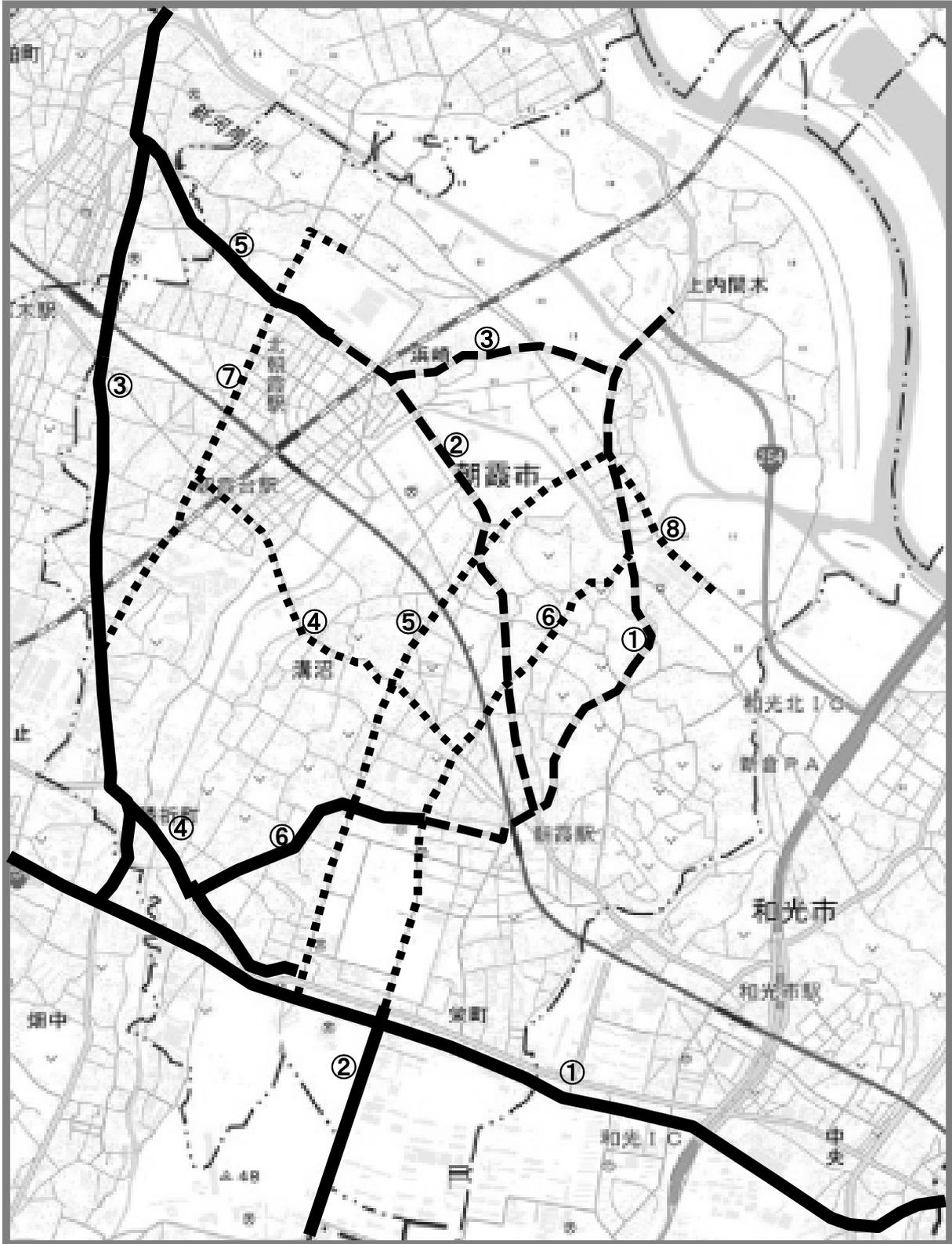


市道8号線（公園通り）



県道朝霞蕨線（朝霞駅南口駅前通り）

朝霞市内の緊急輸送道路図



〈凡 例〉	
	県指定緊急輸送道路
	市指定緊急輸送道路（県道）
	市指定緊急輸送道路（市道）

### 朝霞市内の緊急輸送道路

埼玉県指定	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 一般国道 254 号：市内全線</li> <li>② 一般県道東京朝霞線：朝霞市幸町（国道 254 号との交差点）～新座市境</li> <li>③ 主要地方道保谷志木線：市内全線</li> <li>④ 一般県道新座和光線：朝霞市膝折町（保谷志木線との交差点）～朝霞市膝折町（朝霞蕨線との交差点）</li> <li>⑤ 一般県道和光志木線：志木市境～朝霞市北原（武蔵野線ガード下付近の交差点）</li> <li>⑥ 主要地方道朝霞蕨線：朝霞市役所～朝霞市幸町（旧朝霞警察署前交差点）</li> </ul>
朝霞市指定	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 主要地方道朝霞蕨線：市中部の地域防災拠点と朝霞クリーンセンターを結ぶ南北連絡路</li> <li>② 一般県道和光志木線：市北西部～市中部の地域防災拠点を結ぶ連絡路</li> <li>③ 一般県道ふじみ野朝霞線：内間木支所、第三小学校への連絡路及び市北部の東西連絡路</li> <li>④ 市道 1 号線：溝沼市民センターへの連絡路及び市中部における東西連絡路</li> <li>⑤ 市道 2 号線：国道 254 号と主要地方道朝霞蕨線を結ぶ南北連絡路</li> <li>⑥ 市道 8 号線：市中部の地域防災拠点を結ぶ南北連絡路</li> <li>⑦ 市道 9 号線：市西部の地域防災拠点を結ぶ南北連絡路</li> <li>⑧ 市道 22 号線：第九小学校への連絡路</li> </ul>

## 5 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

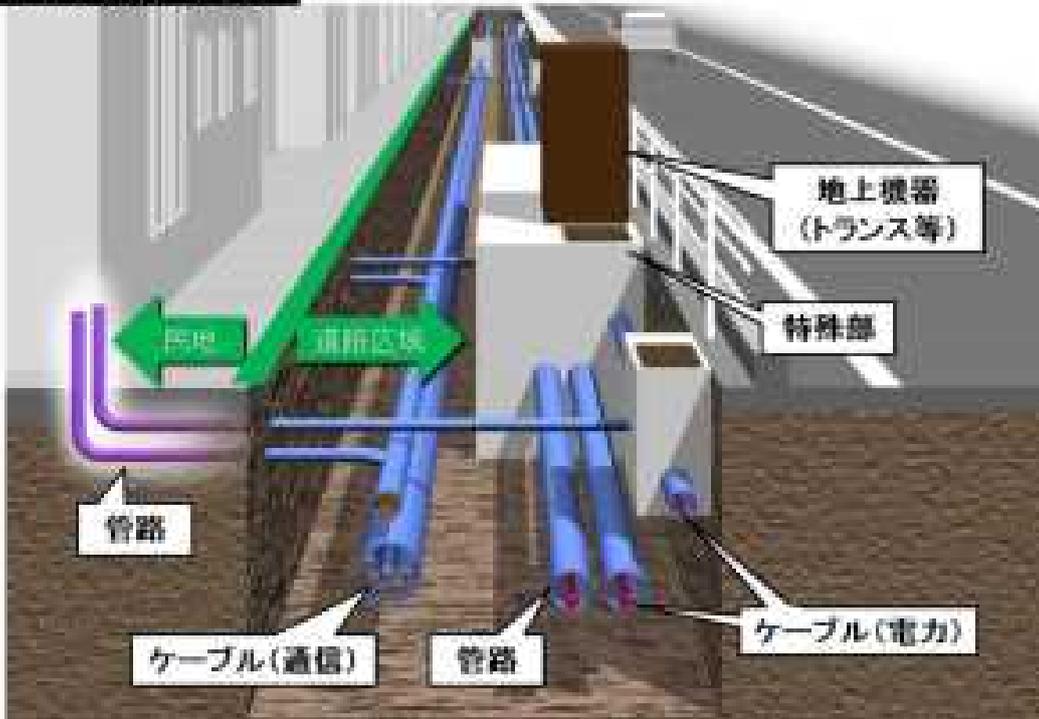
### (1) 無電柱化事業の実施

無電柱化を進めるには、以下の事業手法があり、整備すべき道路の状況に応じて、電柱・電線管理者や地元住民等との協議を踏まえ事業手法を決定し、無電柱化を推進する。

#### ① 電線共同溝方式

道路及び沿道の利用状況を踏まえ道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等の整備を進める。電線共同溝の整備に際しては、収容する電線類の量や道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等の導入も検討する。

電線共同溝(イメージ)



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

## ② 単独地中化方式

無電柱化の必要性の高い道路のうち、整備の条件が整わず、電線共同溝の整備が困難な道路について、電線管理者と協議し合意が得られる道路については、単独地中化方式による無電柱化を要請する。

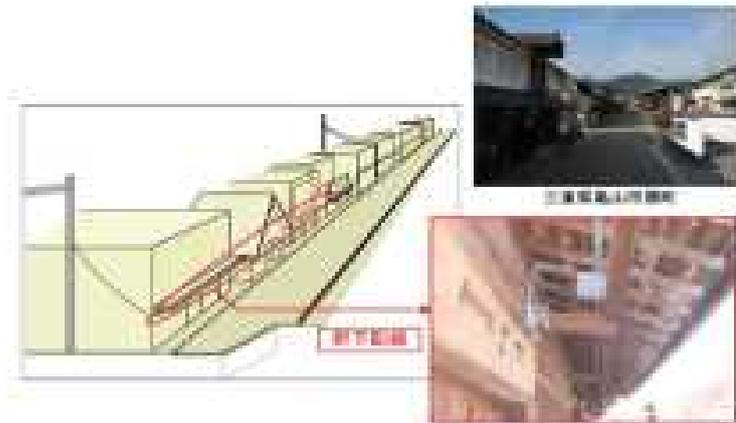
単独地中化の実施に際しては、地域住民等の合意形成等無電柱化の円滑な実現のために協力する。

## ③ 軒下配線方式・裏配線方式

低コストに無電柱化を実施可能な軒下配線方式や裏配線方式による整備を検討する。

軒下配線方式や裏配線方式の実施に際しては、地域住民等との調整等、無電柱化の円滑な実現のため協力する。

### ■軒下配線方式



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit. gov. jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_14. html](http://www.mlit. gov. jp/road/traffic/chicyuka/chi_14. html)

### ■裏配線方式



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit. gov. jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_14. html](http://www.mlit. gov. jp/road/traffic/chicyuka/chi_14. html)

#### ④ 道路事業等に合わせた無電柱化

①から③までの事業手法の他、必要な場合は自治体管路方式による整備を行うとともに、要請者が負担する要請者負担方式による無電柱化が実施される場合は、円滑に進むよう支援する。また、電線管理者等が既設の地中管路等を有する場合には、これらの既存ストックの活用が可能か検討し、効率的に無電柱化を実現する。

### (2) 占用制度の運用

地中埋設物件等の占用制度を適切に運用し、無電柱化を推進する。

#### ① 占用制限制度の適切な運用

国が、防災の観点から緊急輸送道路において実施している、新設電柱の占用を制限する措置について、本市の緊急輸送道路においても検討する。また、国において検討が進められている新設電柱に係る占用制限措置の対象の拡大や、既設電柱の占用制限措置の実施について、国の動向を踏まえ検討する。

#### ② 占用料の減額措置

道路における無電柱化をより一層推進するため、道路の地下に設置した電線類について、占用料の減額措置を検討する。

### (3) 関係者間の連携の強化

#### ① 推進体制

道路管理者、電線管理者、地方公共団体及び地元関係者等で組織する関東地方ブロック無電柱化協議会埼玉県部会を活用し、無電柱化の対象区間の調整等無電柱化の推進に係る調整を行う。

具体的な無電柱化事業実施箇所においては、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、地元関係者、電線管理者、警察等で組織する協議会等を設置する。

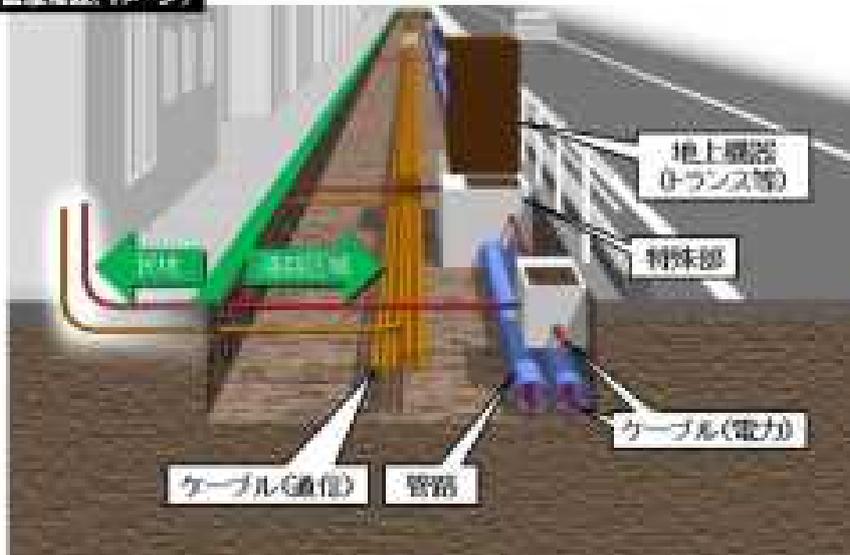
## ■低コスト手法の参考例

小型ボックス(イメージ)



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_11.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi_11.html)

直埋埋設(イメージ)



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_11.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi_11.html)

### ② 工事・設備の連携

市が管理する道路において、道路事業等やガスや水道等の地下埋設物の工事が実施される際は、道路占用者会議等を活用し、工程等の調整を行う。

### ③ 民地の活用

道路空間に余裕が無い場合や良好な景観形成等の観点から道路上への地上機器の設置が望ましくない場合においては、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を検討する。



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)



(出典) 国土交通省 HP : [http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

### ④ 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、地域の課題を踏まえ、交通安全事業など他の事業と連携して総合的、計画的に取り組むよう努める。

## 6 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

### (1) 広報・啓発活動

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に市民の協力が得られるよう、「無電柱化の日（11月10日）」に関連したイベント情報など、無電柱化に関する広報・啓発活動を行う。また、無電柱化の実施状況、効果等について、市広報誌等を活用して周知し、理解を広げる。

※ 無電柱化の日である11月10日とは、「111（電柱）」を「0（ゼロ）」にする日という意味。

### (2) 無電柱化情報の共有

国及び埼玉県と連携するほか、本市が加入している、無電柱化の推進を目的とした全国の自治体で構成する「無電柱化を推進する市区町村長の会」を通じて、無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、先進的な取組について国や他の地方公共団体との共有を図る。

### (3) 財源の措置

市道の無電柱化を進めるためには、多額の整備費用を要する。（国土交通省調べでは、1kmあたり5.3億円）これは、地中に電線共同溝を設ける整備費用と電線類を通す費用によるもので、道路管理者（行政）及び電線管理者（電気、通信事業者）がそれぞれ負担することになるため、将来にわたって続く厳しい財政状況の中、財源の措置が課題となっている。

このため、国の補助制度である社会資本整備総合交付金を活用し、無電柱化の整備に係る市の費用負担の縮減を図る。

### (4) 計画の進行管理

市道の無電柱化を着実に進めるため、計画の進捗状況を適切に管理するとともに、社会情勢の変化や実施状況及び上位計画や関連する計画の状況を踏まえて、計画期間の中間において見直しの必要性を検討する。